LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS .... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

27 Mai 1900. — N° 89
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr. »
ENCARTAGES. . . . . 500 fr. »

(Cliché V. G. A.)

LE PRIX DE DIANE, A CHANTILLY, 20 mai 1900.

1. *Semendria*, pouliche grise, 3 ans, par le *Sancy* et *Czardas*. Gagnante du Prix de Diane. (Rentrée au Pesage.) — 2. Semendria, après la course. 3. L'arrivée du Prix de Diane.

40,000 francs (en outre 8,000 francs à l'éleveur), pour pouliches de 3 ans. Entrée 500 fr. — 6,000 fr. au second. — 3,000 fr. au troisième sur les entrées. Poids : 56 kilog. Distance : 2,100 mètres environ. — Gagné par *Semendria*, au baron de Schickler montée par W. Pratt.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Concours Hippique de Paris [1]

II

L'HIPPIQUE bat son plein et quand paraîtra la *Vie au Grand Air*, il touchera à sa fin, du moins en ce qui concerne le Concours central ; car nous aurons encore les trois journées du concours international qui fait partie de la série des manifestations sportives officielles données, cette année, à l'occasion de l'Exposition universelle.

Tous les chevaux de classe ont défilé devant les jurys, et la palme revient à l'élevage normand ; c'est lui qui arrive ten ête de la liste des récompenses, il est vrai que sur quatre cent trente-cinq chevaux inscrits, la Normandie était représentée par deux cent soixante-cinq de ses produits.

Les chevaux d'attelage sont dans tous les concours de la Société française hippique divisés en trois classes : 1re classe, chevaux de 1m,61 et au-dessus ; 2e classe, chevaux de 1m,55 à 1m,60 et 3e classe de 1 m, 47 à 1 m, 54 ; chaque classe comprend elle-même deux divisions : la première, chevaux de 3 et 4 ans ; la seconde, chevaux de 5 et 6 ans. Les chevaux de selle n'ont que deux classes : la 4e classe, de 1m,55 et au-dessus ; la 5e, de 1m,47 à 1m,54, et également deux divisions par âges dans chaque classe. Dans un prochain article, nous parlerons des chevaux de selle, attendant pour les juger qu'ils aient tous défilé devant les jurys.

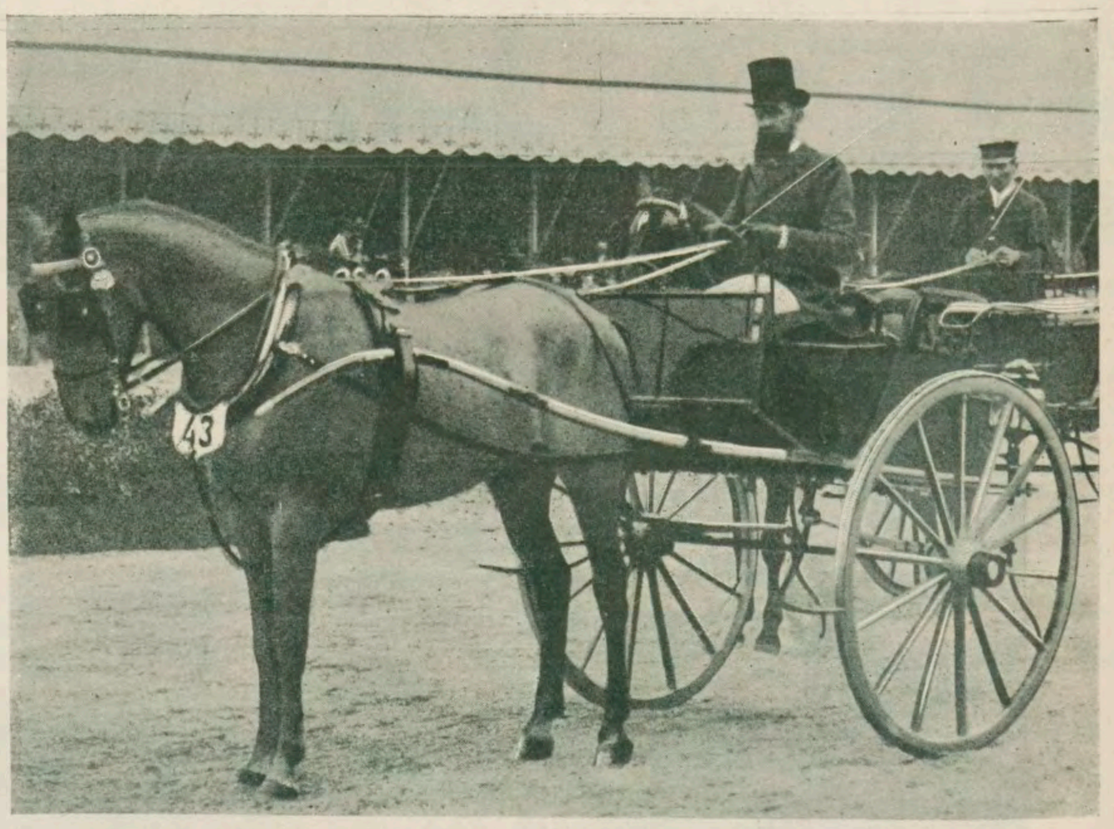
Quant aux chevaux d'attelage, la moyenne semble n'avoir guère varié depuis l'année dernière, cependant les premiers primés, les prix extraordinaires sont supérieurs.

Les chevaux de trois et quatre ans, vus en 1899, ont beaucoup, beaucoup gagné, et la jeune génération donne de très belles espérances ; les prix extraordinaires d'après le règlement sont attribués aux plus beaux modèles de toute la classe ; un cheval de trois ans peut donc aussi bien y prétendre qu'un cheval de six ans ; mais les jeunes n'ont pas été heureux et dans les trois classes ce sont les aînés qui ont remporté les prix extraordinaires. Une seule division était un peu faiblarde dans son ensemble : les chevaux de 3 et 4 ans de la première division, il est vrai de dire qu'à cet âge les grands carrossiers ne sont pas encore faits, ils manquent de ligne et n'ont pas encore assez de muscle ; nous les reverrons « faits » l'année prochaine et tout à fait aptes aux services auxquels ils sont destinés.

Voici la liste des prix extraordinaires : 4e classe, *Quinine*, 6 ans (élevage de la Manche), à M. Aug. Roy ; 3e classe, *Radon*, 5 ans (élevage de l'Orne), à M. Aug. Roy ; 2e classe, *Raphaël*, 5 ans (élevage du Calvados), à M. Vanderheyden ; 1re classe, *Santiago* (élevage du Calvados), à M. Aug. Roy.

Et parmi les autres lauréats, citons MM. de Gesincourt, le comte de Robien qui, chaque année, présente plusieurs chevaux rouans aux très bonnes allures, M. Blandin, le marquis de Croix, M. Chevalier, M. Laurent Hourcade, le vicomte de Curel, M. Boyron, M. Moulinet, la vicomtesse de Galard, M. Colin, M. V. Douay, M. Jehin, la marquise d'Aramon, M. Wirix, le comte de Boisgelin, le marquis d'Olliamson, etc., etc.

(1) Voir le nº 88.

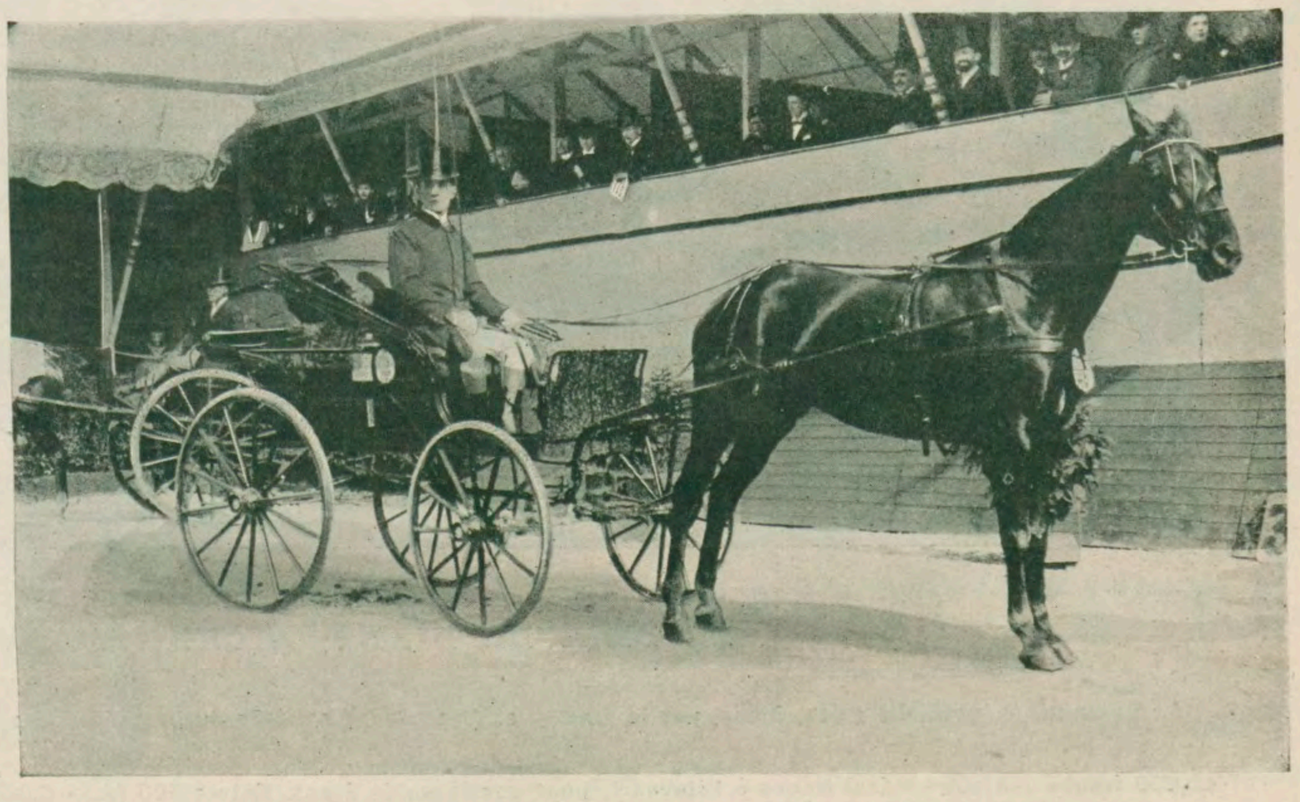


Le comte de Robien et son cheval *Samos* (5e prix de la 3e classe, 1re division).

La distribution des prix (Prix des Écoles).
1er prix : *Contrat*, à MM. Dutilleul et de Champsavin, présenté par M. Laurent Hourcade.

Et, puisque nous en sommes aux chevaux d'attelage, parlons de suite de la journée des Prix Internationaux pour chevaux attelés seuls, qui obtient chaque année un vif succès de curiosité. Le jury ne fait pas de classement pour cette épreuve, de crainte de faire des jaloux ; du reste, le classement serait très difficile, tous les attelages étant en général très remarquables de tenue et de correction. Parmi les plus remarqués : le phaéton de M. Le François, le buggy du comte de Robien, le dog-cart du baron de Bray, le buggy du comte de Magne, les stanhopes de MM. de La Brosse et Boutet, la voiture à deux roues de M. Sorlin, le tilbury du vicomte de Robien, le buggy du vicomte de Veauce, le tonneau de M. Léon Thome, le buggy de Mme Claremont, etc.

Le nombre des concurrents pour les sauts d'obstacles civils a été cette année en légère augmentation sur l'année dernière, et nous avons vu en piste quelques débutants qui ne se sont, du reste, pas mal tirés des parcours ; du reste, depuis quelques années déjà, tous les habits rouges se présentent en piste avec des chevaux corrects sauteurs et assez maniables, à part deux ou trois exceptions, encore ceux-ci sont-ils montés par des cavaliers énergiques qui savent ramener leurs montures sur les obstacles, témoin M. Leclerc qui a été le triomphateur de plusieurs journées. Peu de chutes, aucune grave, quelques-unes amusantes, témoin celle de ce débutant dont le cheval s'est arrêté net au milieu d'un



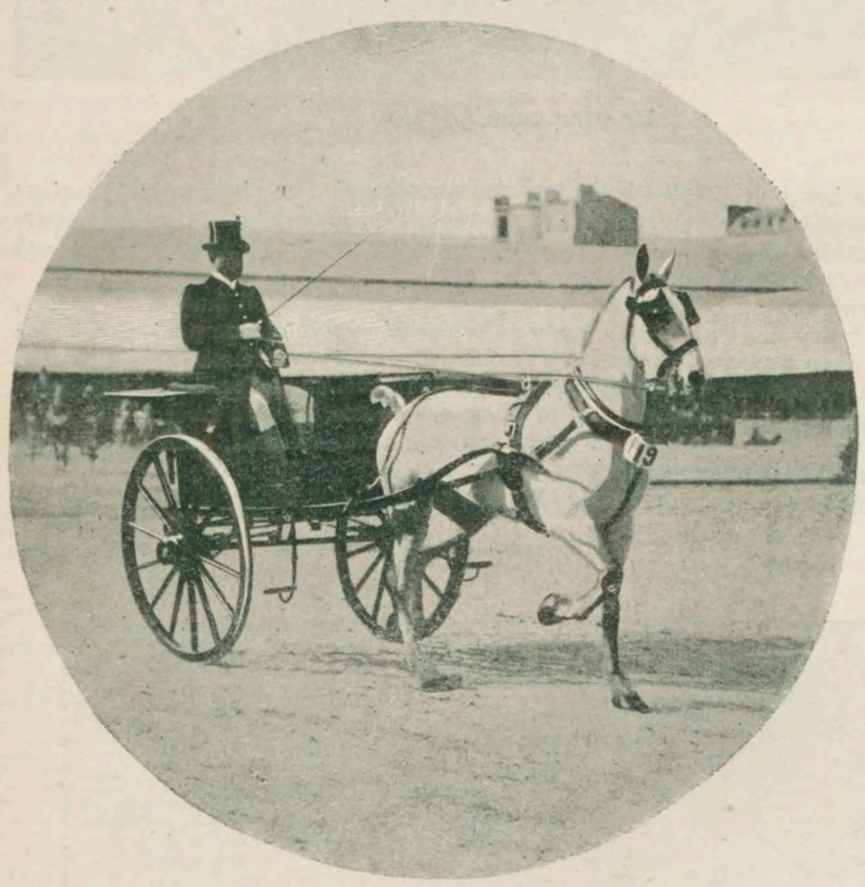
Un attelage primé.

obstacle double et qui a passé par-dessus les oreilles de sa monture en la débridant. Peut-être le jeune homme a-t-il pris la têtière pour la cinquième rêne. Les officiers, d'après la récente circulaire du Ministre de la guerre, étaient autorisés à prendre part aux épreuves civiles, mais à condition de se présenter en tenue ; plusieurs ont enlevé les premières récompenses, peut-être l'un d'eux sera-t-il, comme cela s'est produit à Nantes et à Lyon, le vainqueur de la Coupe. Cette variété dans la tenue est d'un agréable coup d'œil, et je sais plus d'une spectatrice qui applaudissait des deux mains à la circulaire Galliffet.

M. H. Leclerc est une ancienne connaissance des fervents du concours; aussi bien à Paris qu'en province, il monte plusieurs chevaux dans chaque épreuve, et cette année particulièrement il a réussi. Une remarque à son sujet : c'est un des rares cavaliers qui montent en *habit* rouge, vraie tenue de concours hippique, tandis que les autres ont adopté la redingote ou la jaquette. Dès la première journée il s'adjuge le Prix d'Essai avec son cheval *Jasmin*, le lendemain il est second du Prix des Habits Rouges avec *Rapide*, il enlève encore l'Omnium avec *Gills* à M. de Santa-Victoria; et chaque jour il a plusieurs flots.

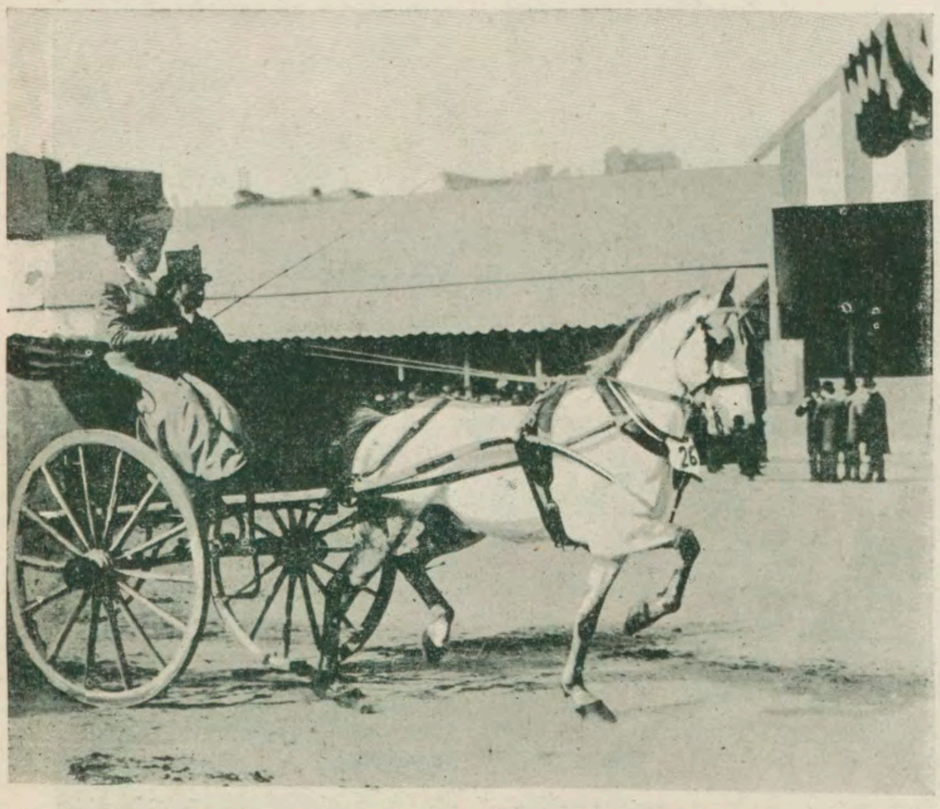
Un nouveau venu parmi les officiers, M. Maillard, lieutenant au 20e d'artillerie, a été également l'un

Prix de l'Urbaine et de la Seine. — Distribution des récompenses par le général Baillod.



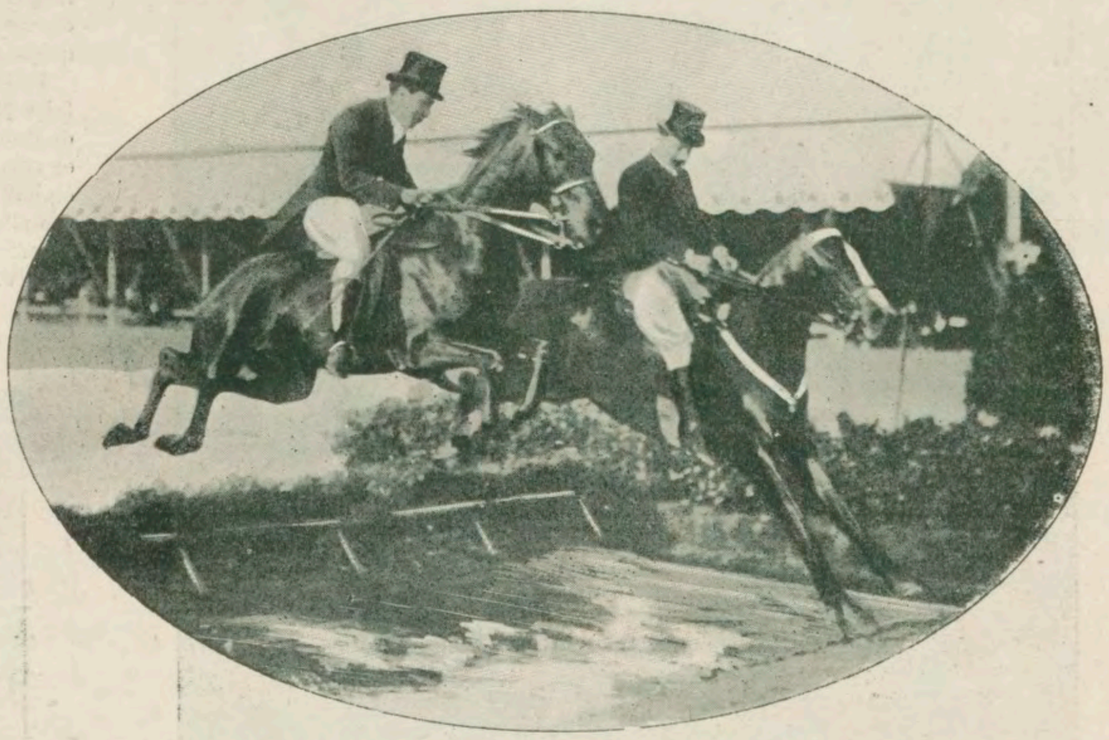
***Brandy*, au marquis de Rubiaurre.**

des grands lauréats des premières journées, et c'est un des concurrents les plus sérieux pour les Prix des Régiments et les Prix de Cir-



***Gresson*, présenté par Mme Claremont.**

conscription; il monte avec énergie, et les chevaux qu'il a présentés sont tous bien mis et francs. Quant à sa position, elle est très correcte; mais si notre regretté confrère Gérusez était encore de ce monde, il aurait certainement « blagué » agréablement M. Maillard sur son képi assez souvent mal assujetti; le fait est qu'un parcours accompli tête nue est toujours un peu ridicule ; le premier jour avec *Miss Dolly* il



1er Prix des Prix couplés : *Vive l'Armée!* monté par M. Riant; *Gavroche*, monté par M. Bizet.

obtient un flot ; avec *Coquette* il se classe premier des Prix de l'Urbaine et de la Seine; avec la même *Coquette* encore premier du Prix de la Compagnie « La Prévoyance»; et montant toujours avec *Coquette*, couplée avec *Annie* montée par le lieutenant Dupertuis, du 17e chasseurs, il est second des Prix Couplés. Il y a certainement cette année au Concours parmi les chevaux d'obstacles cinq ou six bêtes qui sont de tout premier ordre, on les voit du reste toujours figurer au Palmarès, comme *Coquette* à M. Maillard, et encore *Contrat*, à MM. Dutilleul et de Champsavin qui, avec la monte de M. de Champsavin, est premier du Prix des Habits Rouges, quatrième du Prix du Palais de l'Industrie, troisième du Prix de l'Omnium, et avec la monte de M. Hourcade est premier du Prix des Ecoles.

De même *Vive l'Armée* à MM. X. Riant et de Chaudenay, tantôt monté par M. Riant, tantôt par M. de Chaudenay, est deuxième Prix de l'Urbaine et de la Seine, premier avec *Gavroche* à M. Bizet, des Prix Couplés, et deuxième du Prix de l'Omnium, sans compter les flots de rubans.

C'est un officier de dragons, M. Poidebard, qui, avec son cheval *Vaporisateur* enlève le Prix du Palais de l'Industrie, devant *Trilby* — une vieille connaissance — à M. de Ronseray, et *Dame de Cœur* à M. Th. de Poncheville, encore un officier.

Parmi les bonnes montes notons celle de M. Dupertuis, lieutenant au 17e chasseurs, qui n'a pas été très heureux; il n'a obtenu qu'une quatrième nomination du Prix de l'Omnium, et la deuxième avec M. Maillard des Prix Couplés.

Paul Mégnin.

(*A suivre.*)

(Clichés Trévelı)

Le Jeu de la Soule

(Dans le numéro que nous consacrions récemment aux Sports à l'Exposition nous disions que le football, ce jeu anglo-saxon par excellence, avait une origine française. Nous croyons intéresser nos lecteurs en leur donnant quelques instantanés du Jeu de la Soule, *d'où le football semble en effet dériver).*

Qui voulez-vous qui ait pensé en France à arpenter un cercle gazonné en suant et soufflant, avec des bouchons dans les mains. C'est comme pour le football ; quel plaisir le Français trouverait-il à des émotions aussi... violentes ? Eh bien, cependant, certains Français ont trouvé le football tout seuls. Allez un jour de fête rôder du côté de Harfleur ou d'Amiens, et vous verrez nos paysans s'exciter à des passer-ballon prestigieux et à des mêlées homériques. Ces braves garçons appellent ça la *Soule,* en Normandie; en Picardie, la *Choule.*

Mais, direz-vous, c'est tout simple, ce jeu remonte à des centaines d'années et il a été importé au moment de l'invasion anglaise ; vous voyez bien que tous les sports viennent de là-bas. A quoi j'opposerai la savante argumentation historique que voici.

Quand les Anglais sont venus en France, ils ont commencé, tout comme au Transvaal, par être vainqueurs ; mais Jeanne d'Arc « la Bonne Lorraine » ayant fait changer la face des choses, un certain nombre de Britanniques furent faits prisonniers. C'est ici que j'invoquerai à l'appui de mon dire les lois de l'atavisme : Qu'ont fait les Anglais prisonniers à Prétoria ? Ils se sont mis à jouer en masse des parties de football. En cela, ils n'ont fait qu'imiter leurs ancêtres. Les Anglais prisonniers de la Pucelle s'ennuyaient à périr : ils virent des Français jouer à la Soule et firent comme eux. Bien mieux,

Un beau coup de pied.

Le jeu devient trop violent, l'arbitre est contraint d'intervenir.

rentrés plus tard dans leurs foyers, ils transmirent cette coutume à leurs fils, qui, dans la suite des temps, nous envoyèrent le football comme une invention à eux. Et voilà, pour le coup, comment on écrit l'histoire ! Je crois que vous êtes suffisamment convaincus de l'exactitude du fait : voici maintenant quelques détails sur la façon dont se pratique la Soule.

La soule n'est pas un ballon, c'est une espèce de panier en osier fermé de toutes parts. Les joueurs sont divisés en deux camps, il s'agit de faire toucher terre à la Soule au delà d'un des deux poteaux qui marquent les camps. Il est utile d'ajouter qu'en général la Soule contient autant de pièces de 5 francs que de joueurs de chaque côté. Dame ! nos paysans n'ont pas encore été initiés aux beautés de l'amateurisme, et les grosses pièces d'argent en tintant clair quand le panier rebondit, excitent au double le zèle des joueurs. Ce zèle est parfois même un peu excessif, si l'on en juge par le gendarme que la municipalité ne manque jamais de poster tout près du jeu, afin de parer à toute éventualité.

M. le Maire arrive, à l'heure dite, attribue à chaque équipe son emplacement, place la Soule au milieu des deux camps, et se retire avec précipitation, après avoir remplacé le coup de sifflet par le sacramentel : « Allez-y ! »

Alors, les garçons se précipitent les uns sur les autres ; c'est une mêlée indescriptible où l'on n'épargne ni coups de poings ni renfoncements. J'ai oublié de dire qu'il y a un arbitre, qui sert en même temps de... modérateur. Tant bien que mal, on les remet d'accord, et les voilà qui se bourrent de plus belle jusqu'au moment où l'un des camps victorieux rapporte triomphalement la Soule, aussitôt éventrée, et dont le contenu va leur permettre d'aller se rafraîchir, peut-être même un peu plus que de raison. Ce n'est pas autrement qu'on agit après les matchs internationaux.

Voilà comment on joue la Soule en Normandie. En Amiennois, il faut, pour gagner, faire passer le ballon dans un cerceau tendu de papier et accroché à une potence. Du côté de Compiègne et en Bretagne, c'était entre communes rivales que le *match* se disputait, et cela donnait parfois lieu à des représailles particulières, étant donné que les camps étaient composés l'un de célibataires, l'autre d'hommes mariés. Et vous savez le proverbe : « Malheureux au jeu... » Aussi a-t-on dû interdire le divertissement, et le voit-on assez rarement maintenant remettre en usage.

Ce sont les célibataires qui le regrettent le plus.

P. Doyé.

(Clichés de l'auteur.)

Rentrée triomphale du team gagnant. Le capitaine porte fièrement sous son bras la Soule, à la fois ballon et coffre-fort.

Les Voiturettes de 1900

Le voilà bien le véhicule du jour, celui qui satisfait à la fois nos goûts de vitesse, de confortable et aussi de saine économie, car enfin pour être chauffeur, on n'en a pas moins son petit budget. Tout le monde n'a pas 60.000 francs à mettre à une voiture et 12.000 francs par an à son entretien. Il y en a qui préfèrent pour ce prix-là une petite maison à la campagne ou à la mer, avec deux domestiques, un abonnement au Casino de la région et à la ligne de chemin de fer.

Ceux-là, si par hasard la grâce automobile les touche, ceux-là s'ils sont las du tricycle un peu solitaire ou des chevauchées à motocycle avec avant-train en contemplant uniquement le chignon poudreux de la femme qui les précède, ceux-là sont les clients tout désignés de la voiturette qu'on a fort justement appelé le véhicule pratique de l'automobile.

La locomotion nouvelle comprend, en effet, à peu près trois grands systèmes de véhicules : 1° le véhicule sportif; 2° le véhicule de luxe; 3° le véhicule pratique.

Comme je ne veux pas me faire dévorer vivant à ma prochaine entrevue avec certains constructeurs, je ne vous dirai pas publiquement quels sont les véhicules que je range uniquement dans les deux premières catégories. Tout le monde a d'ailleurs l'illusion qu'il essaye de faire partager à tout le monde que son véhicule est pratique.

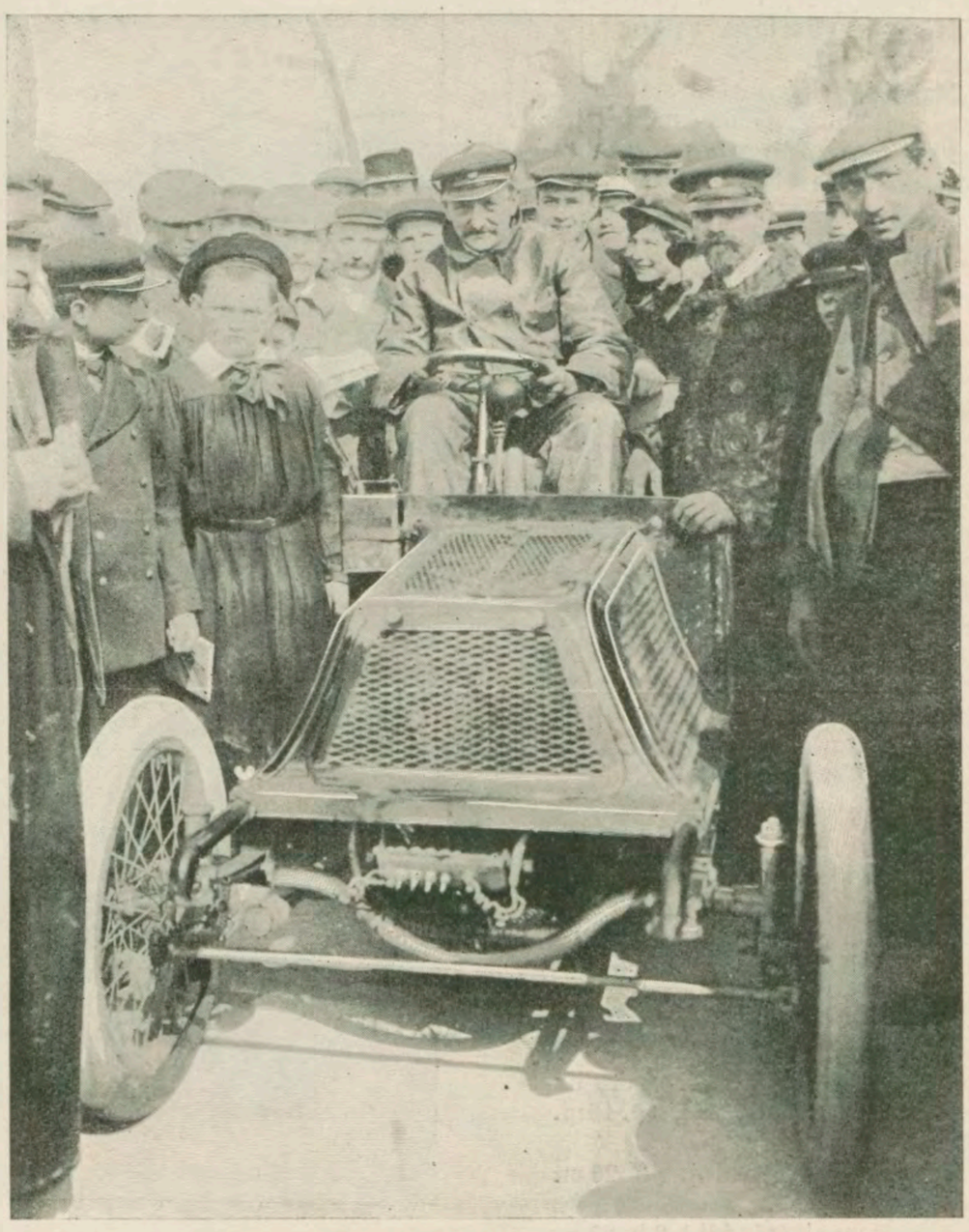
En tous cas, et quoi qu'il en soit, la voiturette est avant tout, par sa conception même, le véhicule pratique ou qui doit l'être.

Le Critérium du *Vélo* disputé jeudi 17 mai sur les 100 kilomètres de la route classique aura donc été satisfaisant, moins encore par les résultats obtenus en vitesse, qu'en régularité.

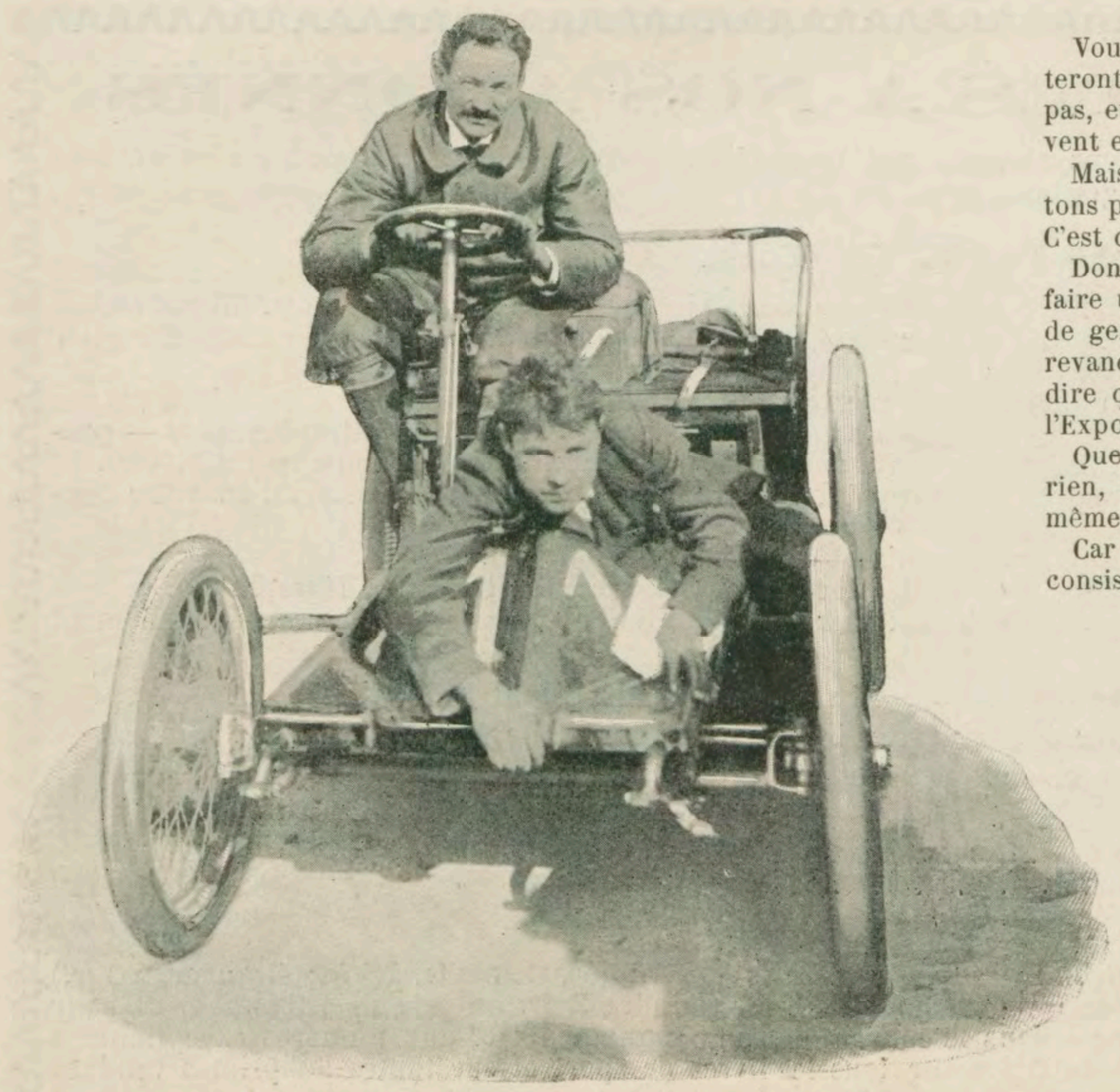
Sur dix-neuf véhicules qui se sont rangés au poteau de départ pour faire 100 kilomètres, dix-neuf sont revenus virer aux 50 kilomètres en deux heures. Cent pour cent de ces véhicules sont donc capables de faire 50 kilomètres avec un virage sur place à vingt-cinq à l'heure de moyenne, ce qui présuppose le trente à l'heure réglementaire, au moins.

Sur 100 kilomètres, 16 concurrents ont achevé le parcours dans le temps réglementaire de quatre heures. Des trois autres, un est revenu après l'heure, l'autre a eu un réservoir qui fuyait, le troisième, une soupape cassée, tous accidents minimes qui ne seraient pas grand'chose en cours de route, et qui complètent la belle impression d'ensemble qu'a laissée l'épreuve.

Je demande pardon d'insister aussi longuement sur ces détails aussi minimes, mais avant de causer un peu et de tirer quelques déductions des faits, il faut bien les connaître.



Cottereau, premier du classement général et premier de la catégorie des voiturettes lourdes dans le Critérium des Voiturettes : 100 kil. sur la route d'Etampes à Ablis, le 17 mai. Cottereau a couvert le parcours en 1 h. 43m 57s 3/5 avec trois virages sur sa voiturine Cottereau munie de pneus Michelin.



Tart, quatrième du classement général et premier de la catégorie des voiturettes légères, couvrant les 100 kilomètres en 2 h. 12m 31s sur sa voiturette Clément munie de pneus Dunlop. On remarquera la position pratique dans laquelle son jeune compagnon a fait tout le voyage.

Vous me direz que cela ne tire pas à conséquence. Quelques plaisants ajouteront même qu'on raisonne bien mieux sur les choses que l'on ne connaît pas, et qu'ainsi l'on n'est pas gêné par les faits qui sont, il faut l'avouer, souvent embarrassants.

Mais nous, qui sommes des gens sérieux, très sérieux même, nous n'hésitons pas, on le voit, à faire des sacrifices et à les demander à nos lecteurs C'est d'ailleurs toujours ainsi qu'il faut entendre le mot.

Donc les voiturettes dont le nom est joli comme tout et suffit à lui seul à faire un succès, les voiturettes s'en sont taillé un autre. Je connais pas mal de gens que cela va mettre en joie, ce sont ceux qui en ont à vendre. En revanche, je ne crois pas que cela puisse empêcher beaucoup de gens de dire quand même : « Oui, oui, cela marche; mais nous verrons après l'Exposition. »

Que diable verront-ils à l'Exposition, ces braves gens? Je n'en sais trop rien, eux non plus, du reste; mais cela ne fait rien. Ça se dit tout de même et ça ne fait de mal à personne, sauf à ceux qui le disent.

Car enfin, c'est curieux, mais bien humain peut être l'état d'âme qui consiste à tout vouloir juger par soi-même sans essayer de se rendre compte. Que croyez-vous que pense un futur acheteur de voiturettes? Notez que si sa voiturette ne lui coûte pas ce que lui coûterait une voiture, c'est cependant une somme qui vaut bien quelques dérangements, ne fût-ce que pour s'assurer qu'on place bien les 4.000 ou 5.000 francs qu'elle va vous coûter.

Si j'avais quelque idée de ce genre et que je n'en eusse aucune sur l'objet de mon choix, je ne ferai ni une ni deux, j'irai jusqu'à Etampes. Je regarderai tous les véhicules et je me déciderai sur place en voyant les voiturettes marcher. Je regarderai tous les véhicules légers depuis le quatre cylindres de Cottereau qui fait plus de 60 à l'heure, jusqu'aux modestes joujoux à un cylindre qui feront juste leurs 100 kilomètres en quatre heures. Il y a des gens à qui cela suffit.

Au lieu de cette sage consultation, que va-t-on faire?

Se promener dans des stands, regarder des véhicules immobiles et dont l'on ne peut voir que la peinture et la carrosserie.

Là-dessus, séduits cinquante fois sur cent à tort, on achètera cinquante fois sur cent un clou infâme.

Et puis l'on restera en panne, on se demandera pourquoi, on lèvera les bras au ciel et l'on s'écriera :

« Les courses ne font faire aucun progrès, voyez plutôt où nous en sommes après les courses. »

Mais si, les courses servent à quelque chose, cher monsieur, mais il faut savoir profiter de leurs résultats.

Voici, à titre de document, les divers classements des concurrents :

Le classement général

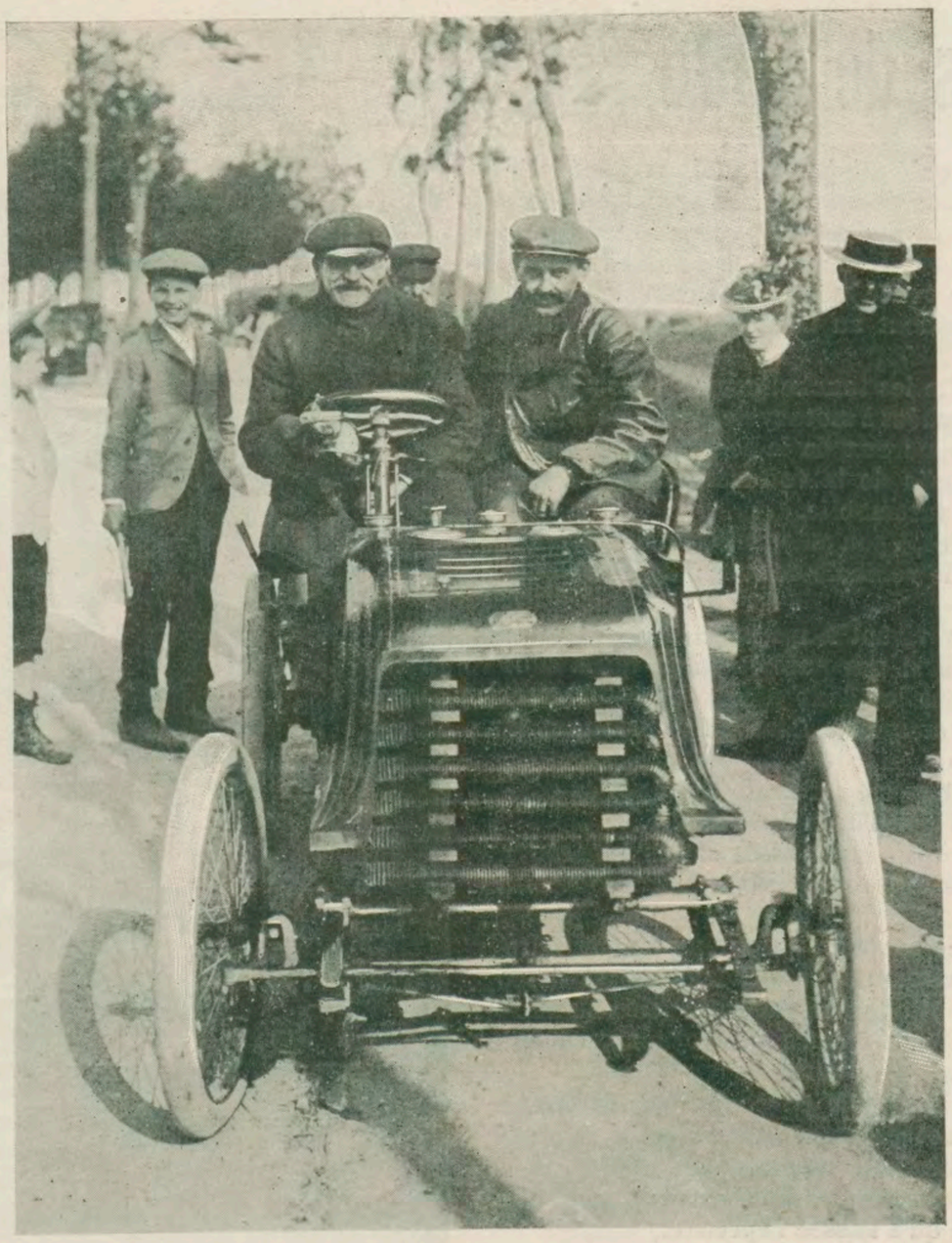
Tout d'abord le classement général : 1. Cottereau 1 h. 44 m. 57 s. 3/5 ; 2. Théry 1 h. 50 m. 18 s. 3/5 ; 3. Chabrière 2 h. 9 m. 32 s.; 4. Tart 2 h. 12 m. 31 s.; 5. Marcel Renault 2 h. 16 m. 36 s.; 6. Demester 2 h. 20 m. 52 s. 3/5 ; 7. Mercier 2 h. 21 m. 3/5; 8. Louis Renault 2 h. 24 m. 47 s.; 9. Echalié 2. h. 27 m. 14 s.; 10. Ravenez 2 h. 28 m. 41 s.; 11. Fernandez 2 h. 34 m. 20 s.; 12. Ullmann, 2 h. 41 m. 24 s.; 13. Van Berendonck 2 h. 41 m. 33 s; 14. De la Roère 3 h. 6 m.; 15. G. Richard 3 h. 27 m.; 16. Maudiquet 4 h. 6 m. A. 5 h. 40. Fram n'était pas encore rentré.

Le classement par catégories

Voici, d'autre part, le classement par catégories :

1re catégorie, de 0 à 250 kil.

1. Tart (195 kil.), 2 h. 12 m. 31 s.;
2. M. Renault (250 kil.), 2 h. 16 m. 36 s. 2/5 ;
3. Demester (248 kil.), 2 h. 20 m. 52 s.;
4. L. Renault (250 kil.), 2 h. 24 m. 47 s.;
5. Georges Richard, 3 h. 27 m.;
6. Maudiquet, 4 h. 6 m.



Mercier, quatrième de la catégorie des voiturettes lourdes en 2 h. 21m 3/5, sur sa voiturette Gladiator munie de pneus Dunlop.

Catégorie de 250 à 400 kil.

1. Cottereau (399 kil.), 1 h. 44 m. 57 s. 3/5 ;
2. Théry (392 kil.), 1 h. 50 m. 18 s.
3. Chabrière (398 kil.), 2 h. 9 m. 32 s. ;
4. Mercier (370 kil.), 2 h. 21 m. 3/5 ;
5. Echalié (260 kil.), 2 h. 27 m. 14 s. ;
6. Ravenez (380 kil.), 2 h. 28 m. 41 s. ;
7. Fernandez (309 kil.), 2 h. 34 m. 20 s. ;
8. Ullmann, 2 h. 41 m. 24 s. ;
9. Van Berendonck (284 kil.), 2 h. 41 m. 33 s. ;
10. De la Roère, 3 h. 6 m.

Et pour finir, constatons qu'il n'y a pas eu l'ombre d'un accident.

Les voiturettes ont pu parcourir la route à 60 à l'heure, un tricycle à 80 à l'heure, sans le plus petit accroc. Ce qui vient une fois de plus à l'appui de ce que nous avons toujours soutenu, que ce ne sont pas les grandes vitesses qui sont dangereuses, mais les conducteurs imprudents ou maladroits.

GEORGES PRADE.

(Clichés J. Beau. V. G. A.)

Nous publierons dans notre prochain numéro le compte rendu illustré des régates de l'Exposition à Meulan, de l'Exposition Canine et la suite du Concours Hippique.

PRIMES GRATUITES A NOS ABONNÉS

Nous sommes heureux d'informer nos nouveaux et anciens abonnés que nous allons pouvoir, *pendant six mois seulement*, leur offrir une très jolie prime, d'une utilité incontestable et d'un grand intérêt.

Il s'agit d'une

CARTE ROUTIÈRE DE LA FRANCE

établie spécialement pour nos abonnés et qui est, à l'heure actuelle, la carte d'ensemble la plus complète et la plus exacte. Elle est établie à l'échelle de 1/800.000e et comprend deux morceaux qui, réunis et collés sur un carton, formeront dans un bureau une superbe carte de 1m,30 × 1m,60.

Gravée avec la plus grande perfection, elle est imprimée en quatre couleurs sur papier parcheminé très fort.

Elle porte toutes les routes praticables de France, de l'Alsace-Lorraine, et les amorces des routes des pays limitrophes, plus — contenues dans des cartouches séparés — celles de l'Algérie, de la Corse et des environs de Paris (ces dernières à l'échelle de 1/250.000e).

Chaque tronçon de route compris entre les localités intéressantes est marqué d'un chiffre indiquant sa longueur et d'un autre donnant la pente maxima qu'on y rencontre en le parcourant.

Ces tronçons varient — suivant la distance des villes placées à ses extrémités — de 15 à 25 kilomètres.

Les routes pavées sont méticuleusement indiquées, de même que les localités possédant un bureau télégraphique.

Ces renseignements nous ont été fournis par le Ministère des Travaux Publics et doivent être regardés comme officiellement exacts.

Cette carte sera envoyée gratuitement à tous nos nouveaux et anciens abonnés qui renouvelleront leur abonnement.

Ajouter au montant de l'abonnement 1 franc en timbres-poste pour recevoir la carte franco de port et d'emballage.

Pour ceux de nos lecteurs qui ne voudraient pas s'abonner, nous pouvons céder ces cartes aux prix suivants :

La carte (en 2 morceaux)	4 *francs.*
d° collée, vernie, entoilée, avec baguettes en bois	10 »
d° entoilée et pliée dans un étui.	8 »

Ajouter 1 franc pour le port et l'emballage.

Rappelons en terminant que tout abonné à la *Vie au Grand Air* (un an : Paris, **14** fr.; départements, **15** fr.; étranger, **20** fr.) **A DROIT** : 1° à un appareil photographique « Kombi » d'une valeur de **15** francs (joindre **2** fr. au prix de l'abonnement pour frais de port et d'emballage) ; 2° à **25** lignes de petites annonces dans le courant de son abonnement ; 3° aux numéros exceptionnels qui sont édités dans le courant de l'année ; 4° à une remise de **5** 0/0 sur tous les livres de sport et sur toutes les primes vendues par le journal ; 5° à la carte routière de la France (voir ci-dessus).

Les Deux Mille Guinées et les Mille Guinées

Les épreuves correspondantes à nos poules d'essai viennent d'être disputées à Newmarket. Elles ont, surtout les Deux Mille Guinées, la course des poulains, beaucoup plus d'importance qu'en France. Un livre est ouvert longtemps avant la date fixée, et le betting est très animé, plus animé qu'en ce moment pour le Derby d'Epsom. Les Deux Mille Guinées courues sur même distance que les poules de Longchamp, c'est-à-dire 1.600 mètres, sont le véritable essai pour le *blue rubband,* tandis que chez nous, les futurs candidats de la grande épreuve de Chantilly paraissent plusieurs fois en public, dans les poules de produits.

On attend donc en Angleterre les Deux Mille Guinées avec une grande impatience. C'est probablement la seule occasion que les sportsmen anglais aient avant Epsom, de juger les cracks de la génération.

Ils n'ont pas l'air très nombreux, les cracks. L'année paraît pauvre en Angleterre comme en France, les Deux Mille Guinées ne réunissaient par un lot très fashionable, à l'examen naturellement, car le résultat nous changera forcément cette opinion.

En disputant les chances de chaque concurrent, on éliminait en général *Diamond Jubilee* en raison de son caractère détestable dont il avait fait preuve dans les courses de deux ans, et pendant le travail préliminaire. Il avait pris en horreur les jockeys qui devaient le monter Morny Cannon et J. Watts. Une seule personne pouvait en avoir raison, le lad qui le soignait, son entraîneur était donc forcé de le confier à ce jeune apprenti. Cette monte n'était pas faite pour inspirer grande confiance. On préférait en général, Elopement, un modeste vainqueur ou, pour mieux dire un vainqueur de modestes concurrents, et Sailor Lad, un tuyau de la dernière heure.

Il n'y a pas eu de course, Diamond Jubilee a gagné dans un canter sans donner aucun signe de nervosité. Tranquille dans le paddock, il s'est laissé seller avec beaucoup de bonne volonté, son canter a été également très sage. Pendant la course, même tenue irréprochable. Au bout de 200 mètres il dépassait ses concurrents qui n'existaient plus contre lui. Cette victoire n'est pas une surprise. Propre frère de Persimmon, le vainqueur du Derby en 1896, il est issu de Saint-Simon, l'étalon le plus célèbre, et de Perdita II, une des meilleures poulinières du haras du prince de Galles. Le succès des couleurs royales a été très chaleureusement accueilli, cela va sans dire.

Nous aurons l'occasion de le juger à nouveau dans le Derby, le Saint-Léger et dans toutes les grandes épreuves de 250.000 francs : les Princess of Wales Stakes, les Eclipse Stakes, les Jockey Club Stakes. Il a encore de l'avoine à gagner.

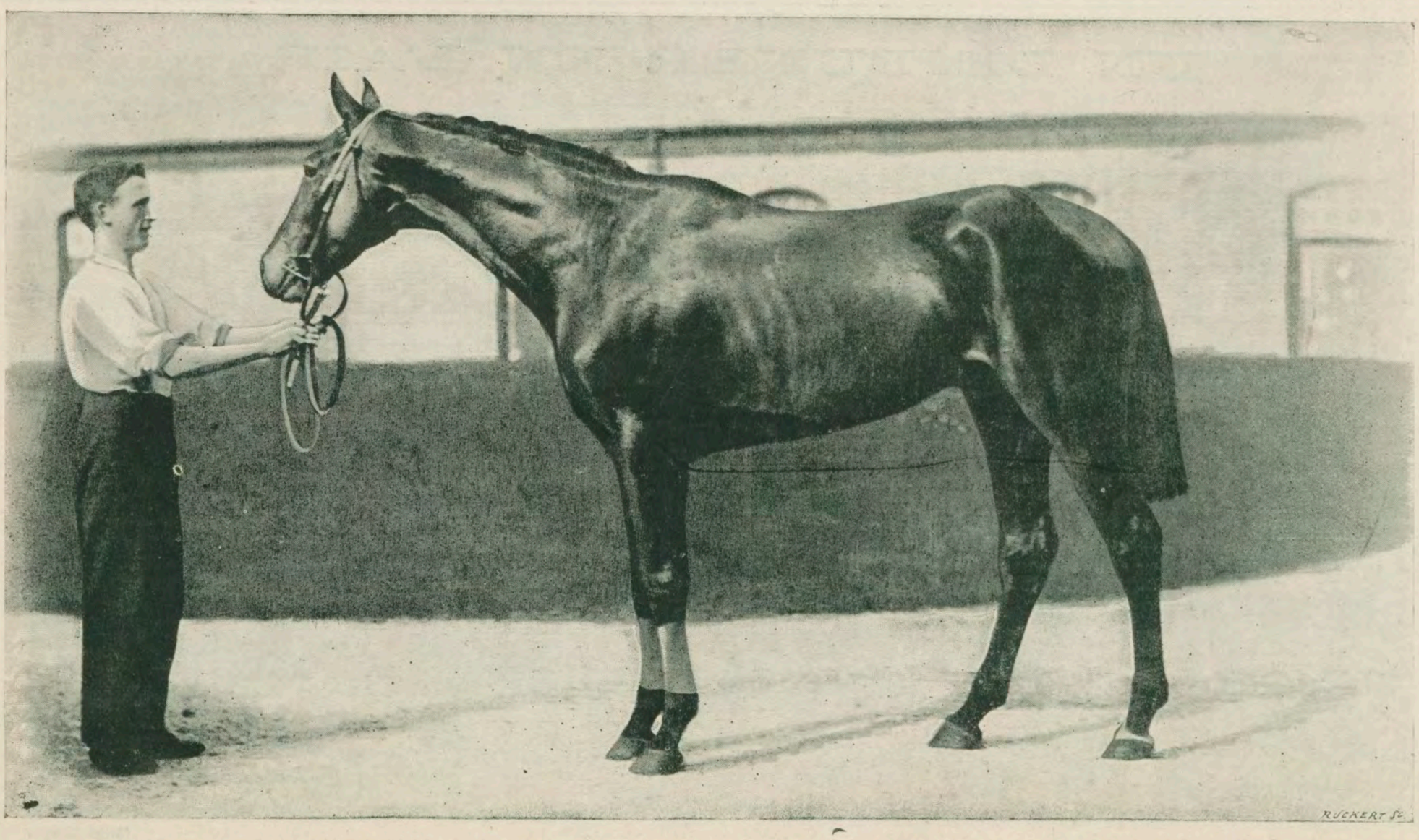
Les Mille Guinées, comme je le disais plus haut, sont loin d'avoir la même importance. C'est à peine si, la veille, on peut arrêter une liste de partants probables. Le résultat des Deux Mille Guinées était une recommandation pour Dams Duchess qui avait précédé le vainqueur à deux ans dans les Coventry Stakes.

La pouliche de Sir Waldie Griffith ne réunissait pas tous les suffrages, on craignait que les 1.600 mètres ne fussent longs, la jument étant atteinte dans ses voies respiratoires. C'est ce qui s'est produit et la palme est revenue à Winifreda, presque une inconnue, n'ayant disputé qu'une course à deux ans, battant trois médiocres adversaires.

La victoire de Diamond Jubilee est autrement plus significative. Elle nous est, de plus, assez agréable, puisque dans les Coventry Stakes, Lucie à Charles Edmond Blanc précédait le futur champion du Derby d'Epsom. Si la fille de Melton (les produits de cet étalon sont extraordinaires cette année) conserve sa supériorité, nous pouvons nous vanter de posséder une très bonne jument. Espérons qu'elle sera *fit and well* pour le prix du Jockey Club.

RAYMOND ISABEL.

***Winifreda*, par *Saint-Simon* et *Melody*, à M. L. Brassey, montée par S. Loates, gagnante des Mille Guinées.**

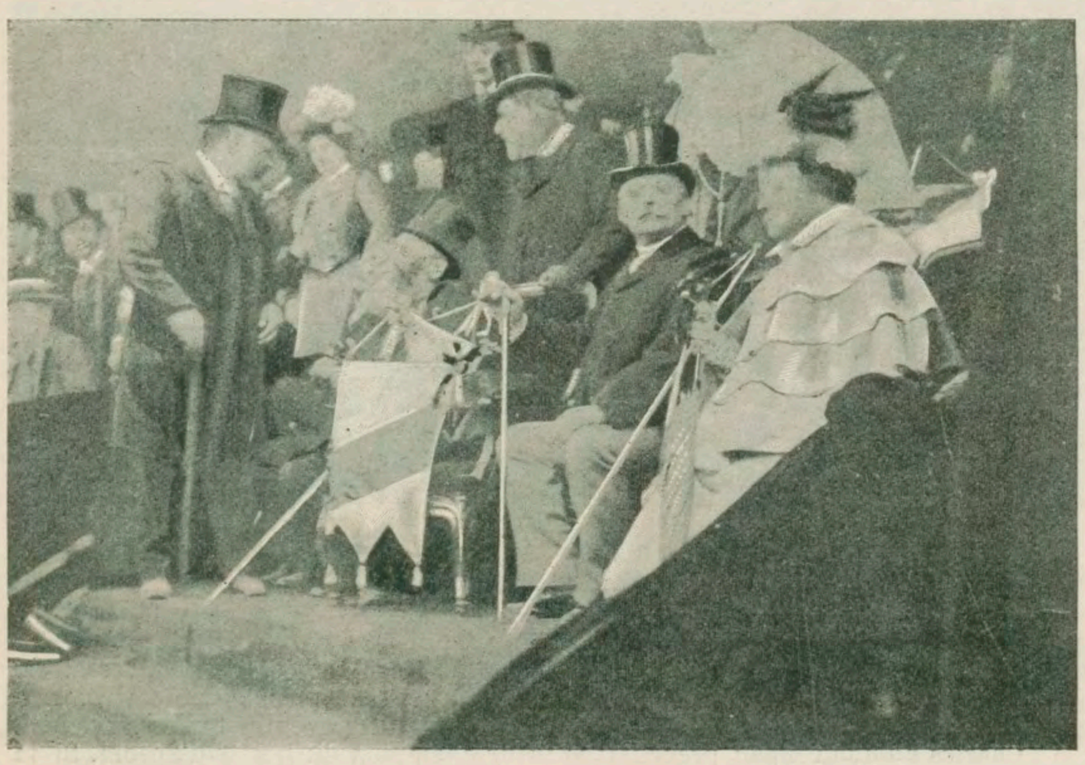


***Diamond Jubilee*, par *Saint-Simon* et *Perdita II*, au prince de Galles, monté par H. Jones, gagnant des Deux Mille Guinées**

Trois millions de Voitures à Vincennes

JAMAIS, de mémoire de chauffeur, on n'avait vu autant de voitures automobiles qu'on en vit réunies dimanche dernier à la fête du bois de Vincennes. On peut évaluer à 300 le nombre des véhicules de tous genres qui s'alignaient le long de l'avenue Daumesnil. Et si on estime à 10.000 francs leur valeur moyenne, ce qui n'a rien d'exagéré, on voit qu'il y avait un stock de trois millions de voitures, sortant des manufactures françaises. Il y aurait eu là pour nos ministres, s'ils avaient daigné se déranger, une excellente occasion ne se pénétrer de l'importance de l'industrie automobile et, en même temps, des conséquences désastreuses que peuvent avoir pour les ouvriers français les mesures de rigueur prises par eux depuis quelques jours contre les chauffeurs.

La fête de dimanche clôturait le concours de Tourisme. C'était la première fête officielle organisée à Vincennes par l'administration de l'Exposition. C'était en quelque sorte l'inauguration de cette annexe perdue de Vincennes, où on a relégué l'automobile et la vélocipédie, et c'est M. Picard, commissaire général, qui a présidé cette inauguration. Fête populaire, on peut dire, quasi intime, sans grand tralala, sans protocole. A peine une tribune garnie du traditionnel velours rouge à franges dorées et des municipaux, juste assez pour donner à la fête son caractère de journée officielle.



M. Rives. M. Forestier. M. Delaunay-Belleville.

Un coin de la tribune officielle.

M. Jeantaud présidant à la distribution des bannières.

Les organisateurs, MM. Ravenez, Jeantaud et notre directeur Pierre Laffitte ont rivalisé de zèle pour arriver à ce que rien ne clochât. Deux cents bannières et un flot de rubans avaient été préparés pour remettre aux conducteurs de voitures. Il n'y en a pas eu pour tout le monde.

M. V.

(Clichés J. Beau.)

UN DÉJEUNER EN L'AIR

Cliché Gilett ı.

Il y a quelques jours, la section des Alpes-Maritimes du Club Alpin Français offrait à ses membres un déjeuner à la Madone d'Utelle. Ce site délicieux est situé à 1,100 mètres d'altitude. Il est facile néanmoins de se rendre compte, à l'air souriant des convives, que cette ascension ne les avait guère fatigués. Le caniche lui-même ne semble pas s'en ressentir.

Il est inutile d'ajouter que les convives ont fait honneur au repas. Il n'y a tel que l'air des montagnes pour ouvrir l'appétit.

LA GRANDE POULE DES PRODUITS

Pour une année jugée médiocre dans son ensemble, il n'y a rien à dire de la grande Poule des Produits. Elle paraît régulière. Cette grande épreuve qui, depuis quelques années, s'appelle le prix Lupin, en mémoire du grand éleveur, fondateur dela race restée célèbre et précédant de peu le prix du Jockey-Club, fournit souvent le vainqueur de Chantilly. Espérons que cette année ne manquera pas à la tradition. En tout cas, le résultat doit être accepté comme rigoureusement exact.

Ivry a gagné en bon cheval, je serais tenté de dire en grand cheval; il a montré vitesse, tenue et courage. Le lot qu'il battait ne peut pas être mieux composé : les deux vainqueurs des poules d'essai, et le gagnant d'une poule de produits. Le poulain de M. Deschamps, privé d'un leader, peut être considéré comme ayant fait son jeu lui-même. Il a d'abord poussé dans son action un leader forcé, mais qui avait tout intérêt à une allure modérée, puis il a pris résolument la tête au milieu du parcours.

Pour éviter d'être pris de vitesse, Dodd lui demandait déjà un effort à l'entrée de la ligne droite où Semendria et Governor survenaient très menaçants. Le poulain de M. Ed. Blanc ne tardait pas à se désunir; mais la fille du Sancy paraissait dominer son rival. A la hauteur des tribunes, la face des choses changeait. Devant la résistance d'Ivry, Pratt était forcé de demander un effort à Semendria; l'effet était désastreux. Elle s'effondrait immédiatement laissant le fils de Stuart l'emporter dans une action très plaisante.

M. Amédée. | *Royal.* | *Semendria.*

PRIX LUPIN. — La rentrée des chevaux.

D'après cette fin de course, on ne peut méconnaître le mérite d'Ivry et lui contester une des premières chances dans le prix du Jockey-Club.

Son plus redoutable adversaire devait être Codoman, celui que le ring a installé premier favori depuis l'ouverture des paris.

Je ne parle pas de Lucie. La pouliche de M. Edmond Blanc n'a pas paru en public cette année. Dans quelle forme est-elle actuellement, s'est-elle développée normalement d'une année à l'autre? La meilleure note que l'on puisse donner en sa faveur, ce sont les excellentes performances de ses frères et sœurs, issus comme elle de Melton, de l'autre côté de la Manche.

Entre Codoman et Ivry, mes préférences iront certainement au second. Codoman ne connaît pas également la défaite cette année; mais ses victoires ne me semblent guère probantes. Il a gagné le prix Lagrange et un Biennal à Paris. Cette dernière victoire a été remportée dans un style très aisé. On ne connaît ni sa mesure, ni, par contre, il est vrai, la limite de ses moyens. Comment se comportera-t-il à la lutte?

Tandis que, pour Ivry, nous sommes fixés. Le courage paraît égal chez lui à la qualité. J'espère qu'Edouard Walkins sera rétabli. C'est bien le jockey qu'il lui faut.

Le ring semble avoir la même opinion sur Ivry. Avant la grande Poule des Produits, on le donnait couramment à 5/1 et après la course, il était très difficile à trouver à 5/2. Il menaçait Codoman dans sa position de premier favori.

Ivry gagnera-t-il le *ruban bleu?* je n'ose l'assurer. En tout cas, il sera là.

Depuis que la Grande Poule des Produits s'élève à plus de 100,000 f., c'est-à-dire depuis trois ans, elle n'a pas échappé à un pensionnaire de Count. Les produits du Sancy y ont triomphé quatre fois en ces cinq dernières années et Semendria fait encore grand honneur à l'étalon de Martinvast, si l'on songe qu'elle laissait derrière elle des vainqueurs de grandes épreuves.

Ce brillant succès est bien fait pour encourager un jeune élevage qui ne demande qu'à s'accroître. M. Deschamps a jusqu'ici très bien réussi dans le choix de ses poulinières qu'il a envoyées fréquemment à Stuart, auquel il doit notamment Hersé. Il n'a donc qu'à se louer des services de l'étalon de M. Camille Blanc. Outre les produits connus et dignes de lui, Stuart a eu quelques sujets ignorés sur lesquels on fondait de grandes espérances, mais que des accidents d'entraînement ont empêchés de briller sur le turf. Ivry le place actuellement à la tête des étalons gagnants.

(Clichés V. G. A.)

Raymond Isabel.

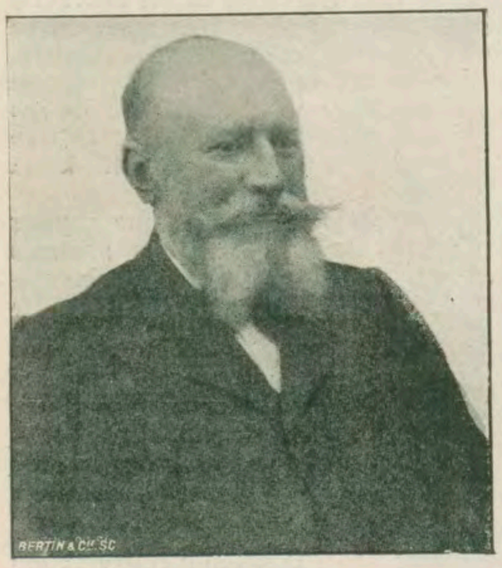
Ivry. | *Semendria.* | *M. Amédée.* | *Governor.*

Le PRIX LUPIN (Longchamp, le 13 mai).

40,000 fr. En outre, 5,000 fr. à l'éleveur, ajoutés à une poule de 1,000 fr. pour les produits nés en 1897 de juments saillies en 1896. — Distance : 2,100 metres. Gagné par *Ivry*. — Poulain al., par *Stuart* et *Corisande*, appartenant à M. Deschamps. — Monté par Dodd. — L'arrivée.

L'Aviateur Roze

PETIT à petit, nous approchons de la solution de ce fameux problème de la conquête de l'Air. Avouez qu'il est temps que nous puissions un peu nous mouvoir ailleurs que sur mer où les flots jouent parfois des petits tours pas très drôles, ou sur terre, où M. Lépine et ses grands chefs, MM. Baudin et Waldeck-Rousseau nous empêchent de faire les 100 kilomètres à l'heure rêvés, si bien que la course du Premier Pas, elle-même, bien qu'organisée par la *Vie au Grand Air*, n'a pas trouvé grâce devant ces impitoyables.



M. Roze
inventeur du nouvel Aviateur.

La dernière invention, donc, que nous vous présentons aujourd'hui est l'œuvre du sympathique ingénieur dont vous voyez le portrait ci-contre, M. Roze.

Cet aviateur se compose de deux fuseaux de 45 m. de long sur 8 de large dans son plus grand diamètre. La nacelle est placée entre les deux fuseaux auxquels elle est intimement reliée par des tirants. De sorte que toutes ces pièces ne forment qu'un seul corps. C'est une petite maison que la nacelle : 2 étages; en bas, les voyageurs, au nombre de huit, avec, à l'avant, le capitaine; en haut, le mécanicien.

Tout l'appareil est monté en tubes d'aluminium et pèsera huit cents kilos. Entièrement construit, et approvisionné pour douze heures de marche consécutives, le poids s'élèvera à 2,200 kilos.

Deux hélices horizontales servent à monter et à descendre; deux autres, verticales, placées à l'avant et à l'arrière font avancer ou reculer l'appareil; ces quatre hélices sont actionnées par deux machines à pétrole d'une force de douze chevaux pouvant s'accoupler ou marcher alternativement et actionner l'engin à une vitesse de 50 à 100 kilomètres à l'heure.

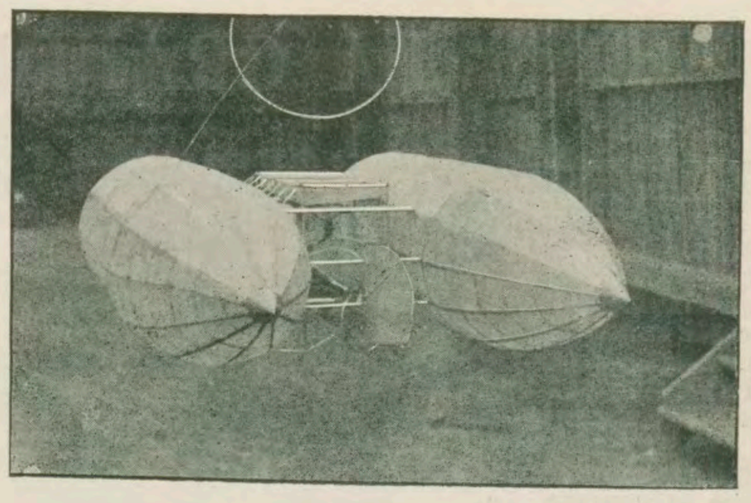
Un parachute d'un modèle nouveau (100 mètres carrés de surface) permettra d'éviter les « descentes dangereuses », comme on dit au Touring-Club, ou bien d'activer la marche ou de planer quand les hélices ne fonctionneront pas.

M. Roze allège le poids lourd de l'appareil par le gaz. Ainsi fait l'oiseau avec l'air chaud. De plus, un système spécial de transmission du gaz d'un fuseau à l'autre établit un équilibre parfait entre la condensation et la dilatation du gaz.

Tel est l'appareil que l'on construit en ce moment dans de vastes ateliers sis à Argenteuil.

Attendons-nous un de ces jours aux essais. Peut-être est-ce là un futur gagnant du Grand Prix de l'Aérosta-Club? Eh! eh! Il ne faut jurer de rien, et nous le souhaitons bien vivement à M. Roze.

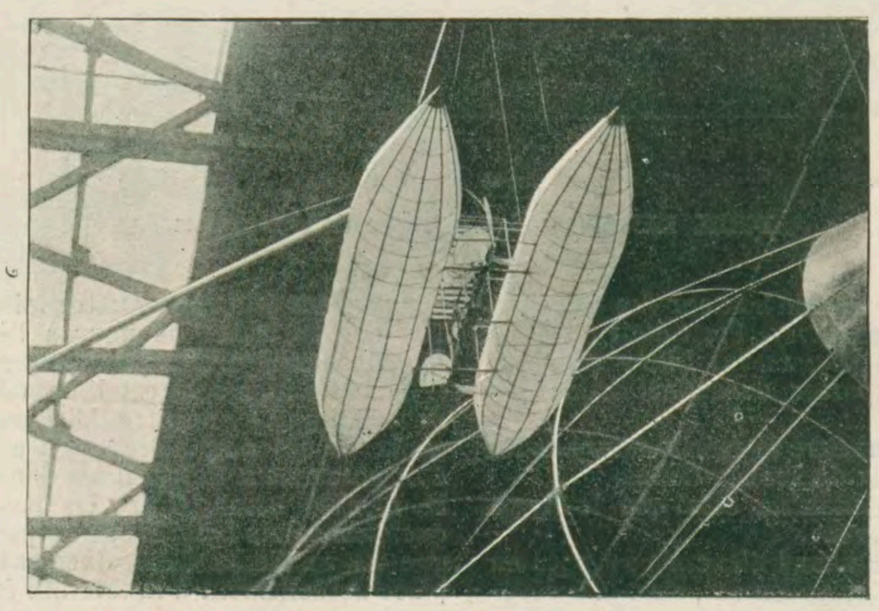
Tout l'appareil, nous l'avons dit, est monté en tubes d'aluminium, formant un total de 3,800 mètres de tubes et 1,000 mètres de tendeurs, du poids de 800 kilogrammes. L'enveloppe se compose de 9,500 mètres de pongée de 46 centimètres de largeur. Voilà un travail qui ne semble ni facile ni court à exécuter. Il a fallu, en effet, pour le mener à bonne fin, que quinze ouvriers s'occupassent à cet assemblage depuis le 1er septembre 1899, et il n'a pas été fait moins de cinquante mille mètres de piqûres à 2, 3 et 4 pièces, suivant la position des assemblages et l'effort qu'elles doivent supporter.



Le petit modèle, vu d'arrière.
Il grandira, quoiqu'il ne soit pas espagnol.

Nous permettra-t-on de nous livrer à quelques réflexions à propos de l'ingénieuse invention que nous venons, trop brièvement pour tous les détails qui nécessiteraient de plus longs développements, de décrire ici?

Evidemment, *a priori*, comme le disait si bien le savant livre de M. Bauet-Rivet, la solution tant cherchée du problème de l'aéronautique paraît résider dans le choix, comme propulseur à employer, de l'hélice, le meilleur, le moins compliqué et le plus efficace des propulseurs destinés à agir sur un fluide dans lequel ils sont entièrement plongés. Tout le monde peut comprendre qu'à l'instar de ce qui se produit dans l'eau, où un bateau peut se mouvoir grâce à la pression exercée par l'hélice sur l'eau, une nacelle pourra se mouvoir si une hélice lui étant adaptée, cette hélice parvient à exercer une pression suffisante sur le milieu où elle évolue, milieu éminemment mobile, qui rend très délicat le calcul de recherche des dimensions et de la vitesse à donner à l'hélice.

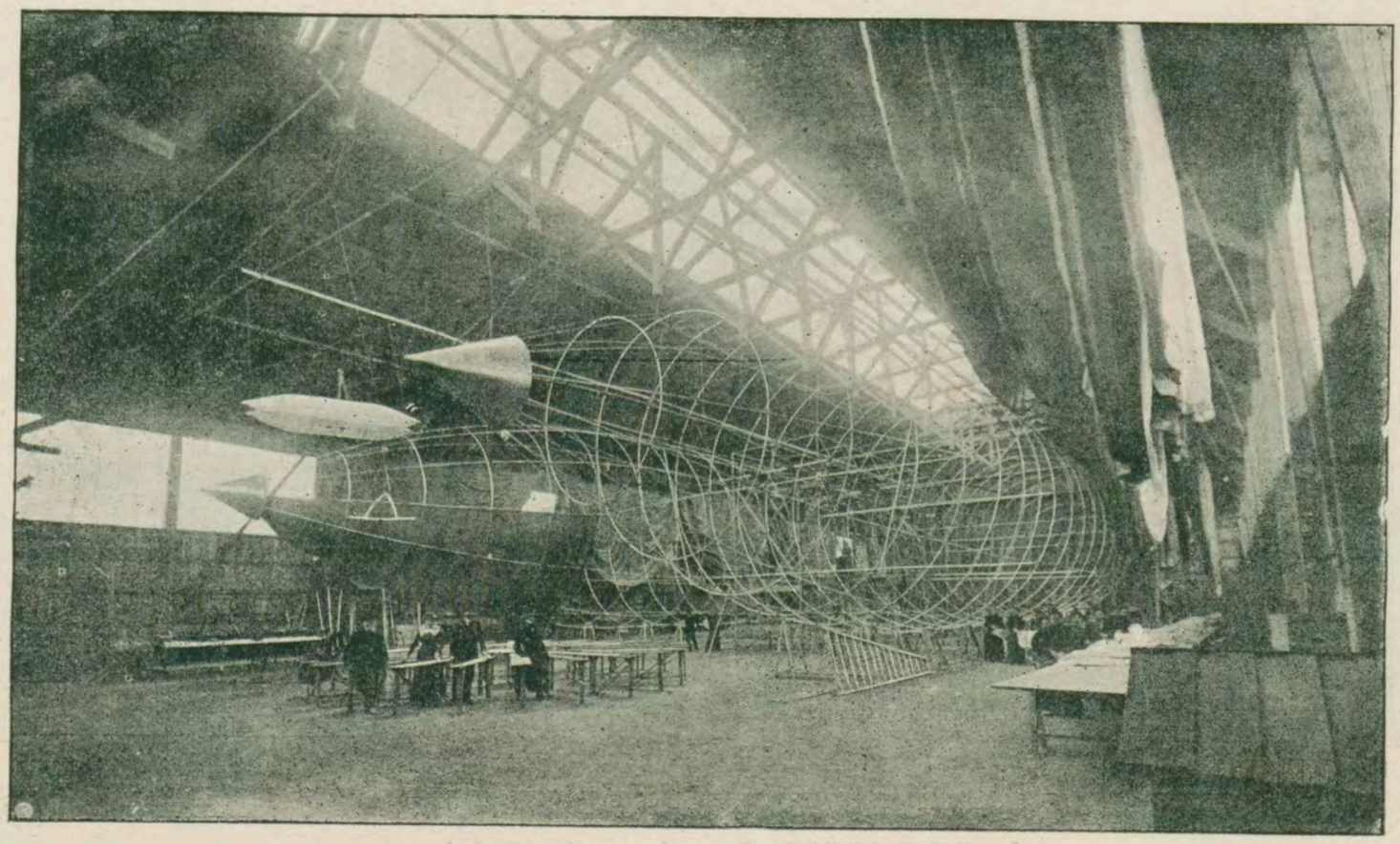


Le petit modèle vu de dessous.

Dans l'appareil dont nous nous occupons pour l'instant, les hélices ont trois mètres de diamètre, une vitesse de deux cents tours à la minute, ce qui donne un déplacement de plus de quatre cents mètres cubes d'air par seconde et, nous avons signalé déjà ce dernier chiffre fort éloquent, une vitesse à l'appareil de 50 à 100 kilomètres à l'heure, — en temps calme, cela va sans dire. La disposition des hélices permet, de plus, de franchir une zone troublée pour atteindre une zone plus tranquille, passer sur ou sous un orage ou un cyclone sans avoir rien à craindre ou, si on le préfère, s'en détourner aisément au moyen de quatre gouvernails horizontaux, deux à l'avant et deux à l'arrière.

Au reste, des études de ce genre ne sont pas tout à fait nouvelles; nous voulons dire des études se basant sur les observations de ce qui se passe dans la nature et s'en rapprochant autant que le permet l'état actuel de la mécanique, de l'industrie et de l'art aéronautique.

On n'est pas sans se rappeler que Jullien, en 1850, et plus près de nous, en 1884, Renard et Krebs, copièrent plus ou moins approximativement la forme de certains poissons.



Le petit modèle, on le voit, commence à grandir.

J. AMY.

Promenades dans les grandes Usines d'Automobiles

II. — LES ÉTABLISSEMENTS PANHARD & LEVASSOR

QUAND, de l'avenue des Gobelins, on passe dans l'avenue de Choisy, on s'aperçoit déjà que, semblant se diriger vers un même point, les automobiles sont nombreuses en ce quartier pourtant excentrique et essentiellement laborieux. On peut s'en étonner, mais la surprise n'est pas longue. En effet, lorsqu'on longe l'avenue d'Ivry, on voit toutes ces voitures s'arrêter devant une large porte donnant accès sur une très vaste cour. De chaque côté de cette cour sont édifiés des bâtiments immenses, et le spectacle est pittoresque de cette veritable rue animée où les ouvriers passent et repassent, où les voitures vont et viennent, s'arrêtent, sont examinées, repartent, ou l'on distingue le bruit de mille machines travaillant sans relâche, à droite et à gauche.

Nous sommes chez Panhard et Levassor.

Vue intérieure des ateliers de montage.

LA PREMIÈRE MARQUE D'AUTOS

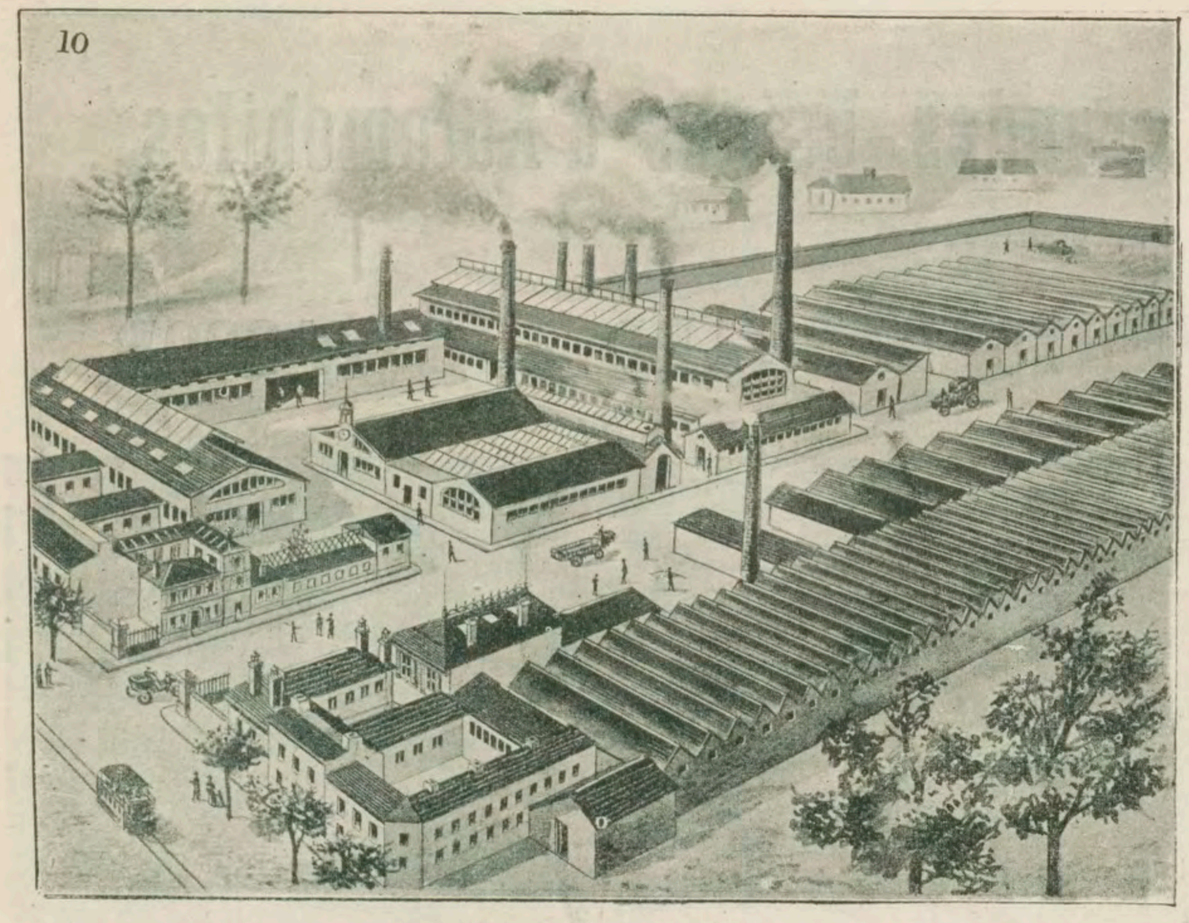
Il n'est certes pas utile d'insister sur l'importance de la marque que nous venons de citer. Les moins savants en matière de voitures à moteur savent que la maison Panhard et Levassor a toujours tenu la tête dans la course éternelle des fabricants entre eux et que, persévérant dans cette louable habitude, elle est encore la première maison de France, c'est-à-dire la première maison du monde. Car on sait que nous pouvons encore nous enorgueillir, nous autres Français, d'être avant les étrangers pour la bonne fabrication des véhicules automobiles. Du reste, cette heureuse situation du pays, cette « nationalisation » pour ainsi dire, d'une industrie qui fait déjà vivre des centaines de mille d'ouvriers, à qui donc la devons-nous, si ce n'est en grande partie à la maison Panhard et Levassor, et en particulier au très regretté et très éminent M. Levassor.

Un autre coin des ateliers.

Personne n'a oublié le superbe «raid» établi par Levassor lors de la première épreuve Paris-Bordeaux-Paris, son courage inépuisable, son intelligente ténacité, son jugement rapide et sûr ; on put admirer dans cette course, toutes ces qualités qu'il mit entières au service de la grande maison, qui — touchant souvenir — tient encore à conserver le nom de celui qui a participé à sa grandeur.

A COUP DE BILLETS BLEUS

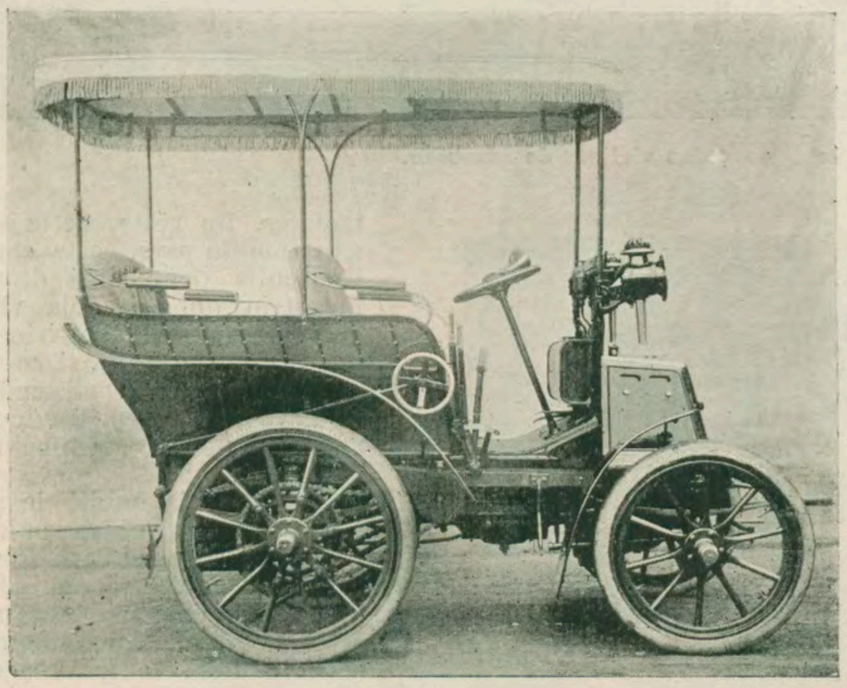
Si cette première glorieuse victime de l'industrie automobile était encore de ce monde, quelle ne serait pas sa joie en constatant que le public a su apprécier la valeur des merveilleux chefs-d'œuvre de mécanique qui sortent de ses usines, notablement agrandies, reconstituées et réinstallées avec les plus récents perfectionnements ! Car devant les résultats que donnaient moteurs et voitures de la maison Panhard et Levassor, personne n'a pu en contester l'excellence. Les succès, revenant sur les succès, ne



Vue générale des usines d'Ivry.

pouvaient tromper personne, les sportsmen moins encore que tout autre.

Et c'est ainsi que tout le monde en est venu à vouloir des Panhard et Levassor. Mais si grandes sont ces usines (et l'on peut voir que celles de l'avenue d'Ivry sont à classer parmi les plus vastes et les mieux aménagées), elles ne fabriquent pas des voitures automobiles comme le boulanger fait des petits pâtés. Surtout chez Panhard et Levassor, où le soin que l'on prend à la construction des plus petits et des moins importants des organes et à la précision de l'ajustage interdit une aussi hâtive production. Et alors, il s'est trouvé que le nombre des commandes dépassait en de telles proportions celui des livraisons que l'inévitable hausse se produisit. On se disputait — on se dispute encore et plus que jamais — les voitures sortant de chez Panhard et Levassor. Certains chiffres, bien que réels, sont fabuleux. Une voiture payée douze mille francs se revend aussitôt, et facilement, dix-huit



La voiture de promenade.

mille! On est obligé — cela est absolument exact — de prendre des numéros. Et le numéro d'ordre varie de quatre à six mille francs! Le prince Orloff, pour citer un fait, n'hésite pas à acquérir au prix de quarante mille francs la voiture qui venait d'être livrée pour dix mille à M. Clément et qui remporte le troisième prix dans la grande course de Paris-Amsterdam et retour!

EXTRAITS D'UN PALMARÈS

Il faudrait plusieurs fois la place dont nous disposons ici pour dresser le palmarès à peu près complet de la maison Panhard et Levassor! D'ailleurs, le lecteur ne l'ignore point. Quelle est la course dans laquelle la première marque d'automobiles ne s'est pas couverte de gloire? Quelle épreuve n'a pas été un succès pour les P.-L.? Elles ne se cantonnent pas dans les concours de vitesse, sur une petite distance, comme Paris-Dieppe, où elles sont victorieuses de tout un lot de concurrents.

Sur le demi-fond, dans Bordeaux-Paris, les Panhard et Levassor gagnent superbement. Une voiture des usines de l'avenue d'Ivry, conduite par Charron, couvre 565 kilomètres en 11 heures 43 minutes!

Sur le fond, dans le Tour de France, les prouesses ne sont pas moindres et les succès plus négligeables. Une lutte homérique s'engage entre deux champions de Panhard et Levassor, MM. de Knyff et Charron. En arrivant à Nancy, le chevalier de Knyff fait faire à sa P.-L du *soixante et dix à l'heure!* Plus récemment encore, M. de Knyff, justement appelé le roi des chauffeurs atteint, avec des voitures portant toujours la même marque, une vitesse de soixante-seize kilomètres à l'heure! On croit rêver devant ces chiffres! Et pourtant ils seront encore dépassés. Et avant longtemps!

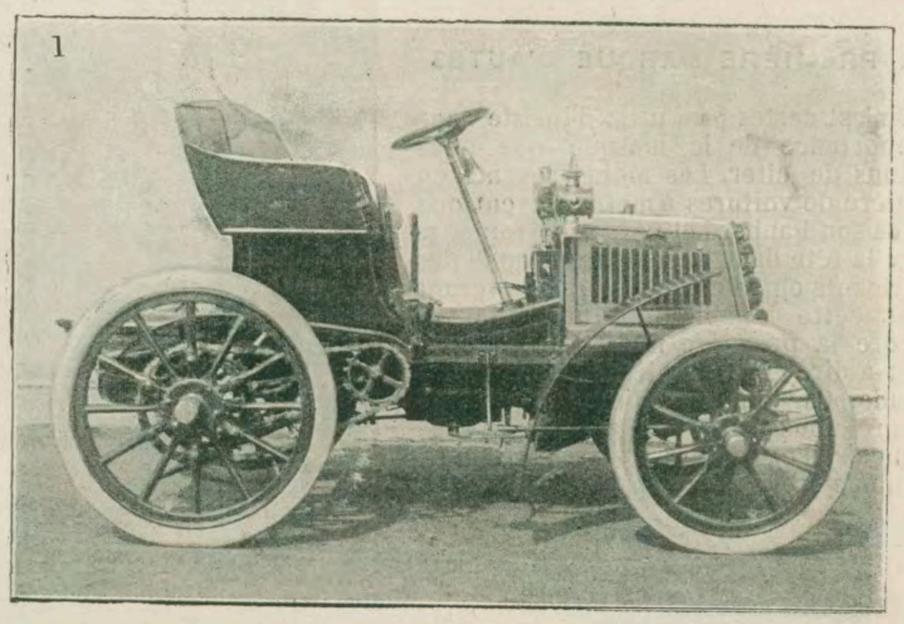
QUELQUES MODÈLES

Il est évident que les engins qui accomplissent de pareils tours de force ne constituent pas le véhicule rêvé par tous. Aussi les modèles de carrosserie auxquels s'adaptent les moteurs d'un nombre de chevaux quelconque depuis six, huit, dix chevaux jusqu'à quatorze, seize et vingt, sont-ils très variés.

Chez Panhard et Levassor, notamment, on trouve une multiplicité rarement aussi considérable de voitures qui pourtant ont toutes un caractère commun : l'élégance dans la sobriété de forme et la pureté de lignes. Que l'on regarde le break, que l'on préfère l'omnibus, la voiture de ville, le landau ou le spider, que l'on considère le coupé ou les plus grosses voitures, celle de commis voyageur ou de service public, de livraison ou de lourd transport, les camions, les tapissières, on reconnaît tout de suite que le bon faiseur est leur père à toutes. Et comme à ces caisses diverses on peut toujours mettre le moteur dont on ne peut dire que merveille parce qu'il n'a jamais fait qu'enchanter ceux qui l'ont utilisé, on voit bien que les sportsmen sont dans le vrai quand ils vont « faire queue » chez Panhard et attendre quelques mois leur véhicule — avec lequel du moins ils ignoreront tout ennui — à commencer par celui trop fréquent, qui s'appelle « la panne ».

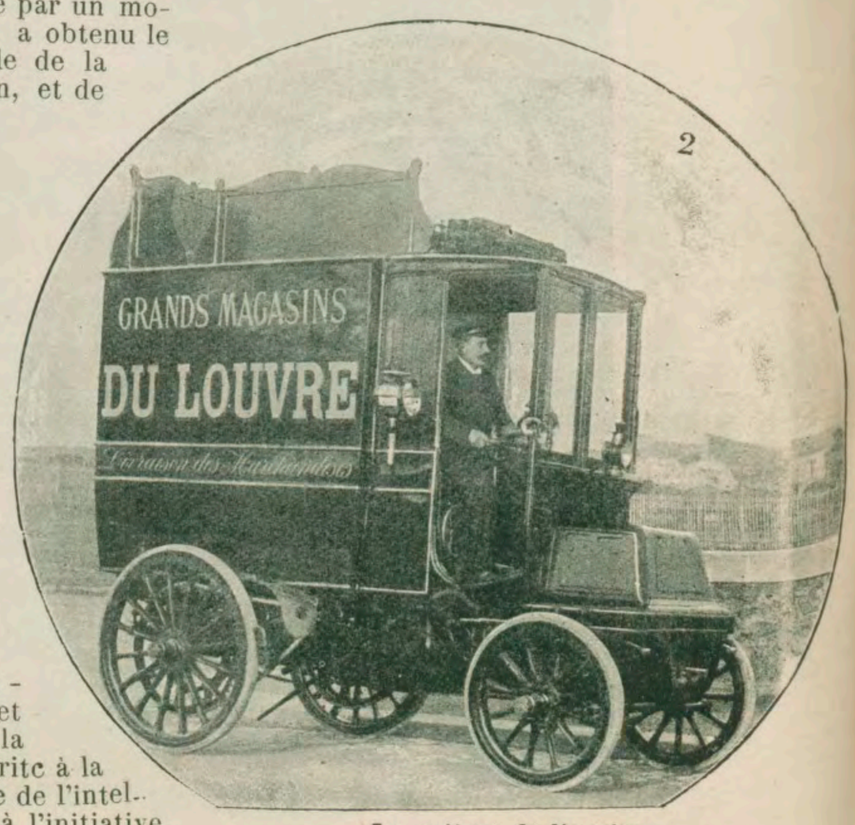
LE BATEAU A MOTEUR

Enfin, le dernier modèle est sans roues, nullement fait, du reste, pour la route. Nous voulons parler du bateau à moteur. A la dernière Exposition



La voiture de course.

d'automobiles, aux Tuileries, on a pu admirer un de ces bateaux, muni du moteur construit chez Panhard et Levassor. On a pu apprécier ses qualités dans différentes épreuves. En 1899, le *Phénix*, bateau actionné par un moteur de seize chevaux, a obtenu le premier prix du Cercle de la Voile de Paris, à Meulan, et de l'Hélice Club à Argenteuil avec une moyenne de plus de 9 nœuds.



La voiture de livraison.

Voilà donc tout ce qui se fabrique dans les immenses usines de l'avenue d'Ivry, et voilà tout ce qui en sort, revêtu de la précieuse et célèbre marque Panhard et Levassor. On a pu voir que sa réputation est vraiment digne de sa réelle valeur. Le public s'est porté en masse, les connaisseurs ne sont allés qu'à la maison P.-L. Ils ont ainsi, inconsciemment peut-être, mais sûrement et fructueusement apporté la récompense qu'elle mérite à la vaillance mise au service de l'intelligence, au labeur joint à l'initiative.

C. TAMPIER.